



Lorde Cochrane — Estampa 4 da Coleção *Amigos para uma Reforma Constitucional do Parlamento*, de Adam Buck.

FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL

JOÃO CARLOS GONÇALVES CAMINHA
Contra-Almirante

O Brasil, tal como as demais Nações do Continente Americano, originou-se da conquista do Atlântico pelos navegadores europeus no século XVI e teve sempre sua evolução econômica e política intimamente ligada aos eventos

desenrolados nos mares. Instituído como Colônia Portuguesa, quando o pequeno país ibérico espantava o mundo com o feito de seus marinheiros, o Brasil, ao fenecer o poder naval português tornou-se dependência da Coroa espanhola e

viu o desembarque de soldados batavos em suas praias no curto período em que os Países Baixos se assenhorearam do cetro de Neptuno. A partir de meados do século XVII, a ascensão da Grã-Bretanha à supremacia marítima e a aliança de Portugal com a nova senhora dos mares criaram condições que dificultaram as investidas das potências européias às praias brasileiras. Foi então, em condições seguras de navegabilidade, que, no decorrer do século XVIII, quando levas de colonos lusos cruzaram o Atlântico em busca de novas terras, para cultivar ou pesquisar riquezas das minas de ouro ou de diamantes, que o tráfico negreiro se processou, incorporando nova etnia à massa populacional da Colônia e que os produtos europeus foram intercambiados com os produtos tropicais. Os raros ataques às cidades do litoral do Brasil por parte das potências inimigas de Portugal adquiriram o caráter de incursões predatórias buscando a conquista momentânea que propiciasse um saque ou um resgate lucrativo. Tais ataques, a exemplo dos efetuados por Le Clerq e Duguay-Trouin ao Rio de Janeiro no início do século XVIII, não mais visaram ao estabelecimento de núcleos permanentes de ocupação como os realizados nos séculos XVI e XVII pelos franceses na Baía de Guanabara ou os neerlandeses no Nordeste. Os dirigentes europeus começaram a ver com clareza e através da experiência que empreendimentos coloniais exigiam comunicações marítimas constantes e seguras entre a metrópole e as colônias, sem o que a manutenção destas era precária. “*Nada de colônias sem Marinha*” diria Napoleão mais tarde, justificando a venda da Luisiânia aos Estados Unidos. As vitórias da Marinha Real Britânica no Atlântico Norte e no Mediterrâneo repercutiram, assim, nos longínquos mares brasileiros e durante mais de cem anos o ouro de Minas Gerais chegou com segurança a Lisboa e dali seguiu o caminho de Londres em troca de produtos industrializados. Colocando paralelamente em cheque o poder da Espanha e da França a Grã-Bretanha deu oportunidade a que Portugal empenhasse seus escassos recursos navais na América e lograsse

expandir sua colonização para o Sul, ao longo do litoral, até atingir o Rio da Prata, onde a resistência castelhana por fim se cristalizou de forma decisiva. Inferiorizado na Península Ibérica em face da sua poderosa vizinha e inimiga. Em terra e em águas americanas Portugal podia enfrentar a Espanha de igual para igual — e manter a maior parte de suas conquistas. Assim foi que em meados do século XVIII, para citar um exemplo, a Marinha Portuguesa prestou valiosos serviços na conquista da região que hoje é o Rio Grande do Sul. As condições peculiares do litoral brasileiro com sua franja costeira pouco recortada, praias batidas, ausência em largos trechos de águas abrigadas, a par das amplas extensões de terra úmida convidando à atividade rural não favoreceram o estabelecimento de núcleos populacionais importantes dedicados com vigor às atividades marítimas, seja a pesca, seja o transporte oceânico, seja a navegação costeira. Não quer isso dizer que desde o primeiro século de colonização não houvesse na costa do Brasil marinheiros e pescadores nativos. Como em toda parte em que o homem entre em contato com o mar sempre uma fração da população é atraída de uma forma ou de outra para às lides oceânicas. Se a pujança de interior e as condições pouco propícias da maior parte do litoral não induziram os habitantes a se dedicar em grande número às atividades econômicas dependentes do mar, a necessidade de distribuir aos núcleos povoados as manufaturas procedentes da Europa e de recolher dos engenhos e fazendas os produtos agrícolas e pastores criaram uma incipiente navegação costeira. Por outro lado, as florestas com boas madeiras para a construção de embarcações, chegando a multiplicação de pequenos estaleiros cuja existência é mencionada desde o primeiro século de colonização européia. A grosso modo, pode-se dizer que, no período colonial, a atividade econômica marítima surgiu de forma primitiva onde as condições naturais foram mais favoráveis. Dessa forma, na foz do Amazonas, no Recôncavo Baiano e na Baía de Guanabara aglomerou-se a maior parte dos habitantes de alguma forma

ligados ao mar por sua atividade econômica. No Nordeste, o regime especial de ventos e a temperatura tépida do mar criaram um pescador típico, o jangadeiro, cuja sobrevivência no século XX é um anacronismo. Pode-se ainda dizer que Recife tem o privilégio de ser uma das poucas cidades importantes do Brasil surgida no litoral, espontaneamente, da aglomeração de pescadores e marinheiros e não de uma decisão do Governo de Lisboa.

A um povo tão ligado ao mar como o português, não podia escapar a conveniência do estabelecimento de um poder naval no Atlântico Sul que provesse uma cobertura cerrada à costa brasileira, tornando-a defensável às eventuais agressões das potências européias ou dos corsários. Em tal sentido, desde meados do século XVII os dirigentes lusitanos procuraram incentivar o desenvolvimento da indústria naval nos portos brasileiros e criaram um imposto destinado à construção de uma Marinha Colonial. Agiram, assim, os governantes portugueses no que se refere à indústria naval, fora da concepção aceita na época de que as indústrias coloniais não deviam ser incentivadas, a fim de não concorrerem com as da Metrópole. Os estaleiros criados no Pará, Salvador e Rio de Janeiro durante o esclarecido Governo de Pombal construíram navios de boa qualidade, mas faltou-lhes o fluxo contínuo de encomendas capaz de estimular, e dar vida autônoma àqueles estabelecimentos industriais e fomentar a criação de indústrias correlatas. Mesmo assim, um bom número de navios da Marinha Portuguesa foram construídos em carreiras brasileiras, o maior dos quais sendo a *Nau São Sebastião*. Contudo, apesar dos incentivos recebidos, ao começar o século XIX, o aparelhamento marítimo do Brasil era dos mais precários. Nem as instalações portuárias, nem os estaleiros, nem a Marinha Mercante haviam ido além dos primeiros passos. A razão principal desse atraso pode ser encontrada no rígido monopólio do comércio dos produtos coloniais mantido por Portugal durante tantos séculos, o qual estiolou o desenvolvimento econômico

como um todo, tanto da Metrópole como de suas dependências.

A chegada da Corte portuguesa ao Brasil em 1808, logo seguida da abertura dos portos ao comércio internacional, alterou profundamente o panorama marítimo do País. Antes mesmo que o gradual aumento das transações comerciais com o Ultramar se fizesse sentir, o que levou tempo devido às guerras napoleônicas terem reduzido em muito as possibilidades de troca, a presença de uma numerosa esquadra em águas da Baía de Guanabara e a instalação de muitas organizações navais portuguesas em solo brasileiro armaram um quadro totalmente novo.

A Esquadra Portuguesa, chegada à Baía de Guanabara a 7 de março de 1808, conduzindo a família real portuguesa e mais um grande número de nobres e funcionários da Coroa, compunha-se de oito naus, três fragatas, seis bergantins e de uma charrua. Sem ser uma esquadra poderosa em águas européias, na América do Sul ela representava um fator de força não desprezível. Ela era constituída dos navios que estavam em melhores condições de navegabilidade ao se concretizar a ameaça francesa de ocupação de Lisboa. Três navios e cinco fragatas haviam ficado no Tejo.

Com a Esquadra Portuguesa vieram também a Academia Real de Marinha e o Corpo de Fuzileiros. Mais do que uma evacuação de forças e elementos do território europeu para o Continente Americano, a vinda da família real representou uma transferência de instituições. O transplante do poder lusitano para o Rio de Janeiro teve consequências cuja importância nunca deixou de ser salientada e compreendida. Destaque-se entre elas, a fixação em solo brasileiro do embrião de onde se originaria, década e meia após, a Marinha Imperial Brasileira.

No decurso do ano de 1808, fazendo uso das leis e costumes da Monarquia Portuguesa, aproveitando os recursos humanos e materiais chegados com a transmigração e mais aqueles já existentes no Brasil, D. João VI constituiu um núcleo de poder naval com todos

os seus elementos componentes funcionando dentro de um corpo de leis e regulamentos. Essa Marinha que era sem dúvida portuguesa, mas que já começava a ser também brasileira, participou das campanhas de ocupação da Guiana Francesa em 1808 e da ocupação da Cisplatina em 1821. Pode-se mesmo dizer que tais sucessos da Coroa portuguesa não teriam sido possíveis sem a presença da esquadra, que daqui em diante, à falta de designação, melhor se chamaria de Esquadra do Rio de Janeiro. Não nos ocuparemos, entretanto, de tais campanhas, por pertencerem elas mais à História da Marinha Portuguesa.

Durante sete anos, a sombra de Napoleão impediu o retorno da sede da monarquia portuguesa às margens do Tejo, e depois, por mais seis anos, D. João VI relutou em abandonar o solo brasileiro. Nesses treze anos, enquanto as carenas dos navios chegados em 1808 eram comidas pelo gusano das águas tropicais, o corpo de oficiais e marinheiros, principalmente o primeiro, sofria um processo contínuo de abasileiramento. Por um lado os nativos da terra começaram a ter acesso ao oficialato e aos órgãos de administração, e por outro os próprios reinóis começaram a prender-se à terra que os abrigava. Muitos oficiais portugueses compraram propriedades ou criaram interesses econômicos locais; outros ou já tinham logrado trazer as famílias em 1808, ou o fizeram depois de 1815, quando as comunicações com Portugal se restabeleceram de vez. Outros, ainda, constituíram família, renunciando à perspectiva de voltar à Europa. Da mesma forma que o jovem Príncipe Herdeiro da Coroa portuguesa, eles passaram a ver as relações entre Portugal e Brasil dentro da perspectiva que lhes estava mais próxima: a brasileira.

A presença da Corte no Rio de Janeiro e a instituição do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve (1815) adiaram a ruptura entre as duas partes separadas pela vastidão do Atlântico, ruptura esta que estava dentro da ordem natural das coisas. A partir do momento que D. João VI foi constri-

gido pelas Cortes de Lisboa a regressar à antiga capital, tornou-se patente que a ruptura definitiva se consumaria em breve.

A Revolução Constitucionalista Portuguesa trazia consigo conceitos liberais que não eram interpretados da mesma maneira por brasileiros e portugueses. O equilíbrio da unidade luso-brasileira começou a romper-se no momento em que os princípios absolutistas e tradicionais foram substituídos pelos princípios novos de auscultar o povo. Bem cedo as medidas adotadas pelas Cortes de Lisboa com relação ao Brasil vieram acelerar a evolução no sentido da separação definitiva, exacerbando o espírito nacional dos brasileiros e provocando a indignação de muitos portugueses radicados no País. A luta, a princípio surda, depois ostensiva entre os governos instalados em Lisboa e Rio de Janeiro, este nominalmente subordinado àquele, evoluiu principalmente dentro do campo político, mas ações psicológicas e militares não estiveram ausentes. Em linhas gerais, a estratégia das Cortes portuguesas com relação ao movimento separatista que sentiam avolumar-se no Ultramar tinha dois objetivos básicos iniciais: enfraquecer a coesão brasileira, incentivando as províncias contra o Governo do Rio de Janeiro, e desorganizar o movimento separatista, fazendo regressar a Portugal o Príncipe Regente, sob cujo prestígio e autoridade a causa da independência se desenvolvia. "Sem núcleo central, político e administrativo, seria cada vez menos consistente o sentimento da unidade nacional brasileira e fácil seria estimular e promover a rivalidade de regiões tão distantes, muitas das quais em comunicações mais cômodas e freqüentes com Portugal".

Ainda dentro desse esquema geral, foi proposto e aprovado pelas Cortes que o Pará, primeira Província a aderir à Revolução Constitucionalista, deixasse de ser denominada Capitania do Brasil e passasse a chamar-se Província de Portugal.

No Decreto de 18 de abril de 1821, as linhas mestras do programa das

Cortes com relação ao Brasil foram traçadas. Por esse ato foram reconhecidos como legítimos os governos estabelecidos ou que se estabelecessem nos territórios portugueses de além-mar e ilhas adjacentes e abraçassem a causa da Revolução Constitucionalista.

Bem cedo a junta formada na Bahia, constituída por seis portugueses e três brasileiros, declarou desligar-se do Governo do Rio e só manter relações com o Governo de Lisboa. Isso foi feito. A junta solicitou a vinda de soldados da metrópole, os quais vieram em número superior a mil. Em setembro, o plano de recolonização prosseguiu consubstanciado num decreto que reorganizava as províncias brasileiras. De acordo com o novo ato da Assembléia reunida em Lisboa, as províncias do Brasil em que houvesse capitães-gerais seriam governadas por juntas de sete membros, e as províncias onde houvesse governadores, por juntas de cinco membros. As juntas seriam eleitas pelos eleitores da paróquia e teriam autoridade e jurisdição na parte civil, econômica e administrativa, mas lhes era negada a administração da fazenda e o controle das forças militares. Na administração dos fundos públicos, as juntas continuavam sob responsabilidade das autoridades da metrópole a quem também os comandos militares exclusivamente obedeceriam. Permanecendo com o controle do dinheiro e das forças militares, naturalmente a Metrópole ficava com as rédeas do poder na mão. Por outro lado, tendo fundido num só corpo as Forças Armadas Brasileiras e Portuguesas, o Governo Central estava habilitado a enviar tropas nativas do Brasil para a Europa e vice-versa, diluindo pelo espaço, os possíveis componentes da força separatista e concentrando em solo único os elementos de força de confiança.

Essas medidas foram complementadas com a extinção dos tribunais criados no Brasil desde a vinda da família real. A suspensão dos tribunais chegou a merecer os aplausos dos representantes brasileiros na Corte, sobretudo dos baianos, talvez enciumados pela proeminência alcançada pelo Rio de Janeiro. Na verdade, nem sempre os

deputados que representavam as províncias brasileiras na metrópole souberam defender a causa da união nacional, ou por não terem bem percebido o alcance das medidas propostas pelos defensores da preservação dos domínios portugueses, ou por se terem deixado dominar pelo estreito sentimento provincial. No Rio de Janeiro, porém, longe dos debates acalorados das Cortes Gerais, as conseqüências dos atos aprovados eram percebidas nas suas verdadeiras proporções. Percebia-se claramente que, criando também no Rio de Janeiro uma junta do governo e recusando as demais províncias reconhecer a regência do Príncipe, elas próprias estariam impondo o nivelamento imposto àquela onde estava situada a Capital do Brasil. Isto conseguido, o governo de Lisboa se entenderia diretamente com os governos provinciais do Pará, Maranhão, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Goiás, da mesma forma como fizera a Coroa Inglesa, anteriormente, com as treze colônias norte-americanas. O perigo de esfacelar o Brasil era bem real, pois o Rio não exercia a atração de verdadeira capital, como sucedia nos Estados constituídos definitivamente. Até, pelo contrário, era motivo de ciúme de outras regiões do País. "Realmente a unidade política não coexistia com a unidade nacional, cuja coesão ficava assim muito exposta a ser quebrada. As capitánias tinham gerado o espírito regional, que se desenvolvia e se incorporava no isolamento da colônia e era favorecido por imensas distâncias. Apesar da pequena Corte dos vice-reis, a atração de todas elas era Lisboa, sobretudo porque o Norte muito mais facilmente em contato com a metrópole se desinteressava do Sul e não lhe sentia a identidade da vida política". As comunicações do Ceará para o Sul eram quase nulas, e as de todas as províncias entre si de mera vizinhança. Os capitães-gerais, independentes uns dos outros, comunicavam-se diretamente com a metrópole. O estabelecimento da Corte no Rio de Janeiro começara a favorecer a aproximação das províncias e de algum modo a promover

a unidade do País; algumas linhas de correio concorriam para essa obra incipiente, mas ainda era cedo para esses fatos produzirem todos os seus efeitos. As instituições políticas e administrativas não se tinham alterado. Os capitães-generais continuavam a governar as províncias e os Juizes de Fora, as cidades e vilas como em pleno domínio colonial quando El Rei estava em Lisboa.

Economicamente também eram fracos os laços interprovinciais. O regime de latifúndios oniprodutivos, as matas impenetráveis, os rios caudalosos e de correnteiras, as grandes distâncias, tudo concorria para dificultar o intercâmbio dos vários centros povoados. A economia brasileira, baseada principalmente no cultivo da cana-de-açúcar e na exploração mineira, se tinha desenvolvido para atender primeiramente ao mercado externo e às exigências da metrópole. As tropas de burros traziam por caminhos precários a produção das fazendas, dos engenhos e das minas até os pontos de onde os navios portugueses efetivavam o transporte para a Europa.

O plano dos deputados portugueses de *dividir para dominar* tinha, pois, bons fundamentos e boa probabilidade de sucesso. Mas no seu zelo de revolucionários novos, triunfantes, e embriagados com o achado da fórmula definitiva da instituição política perfeita eles cometeram vários erros. Em primeiro lugar impuseram todas as medidas de afogadilho, acumulando muitas concessões a que os brasileiros já se haviam acostumado. Com isso, o orgulho nacional ferido subiu a um nível superior ao do sentimento provincial. Muitos brasileiros, que sinceramente acreditavam na possibilidade de um Reino Unido, abraçando terras européias e americanas, mudaram de opinião e adotaram a causa da independência, também não poucos portugueses radicados no Brasil chocaram-se com a perspectiva de uma volta a uma situação indesejável e ultrapassada. Em segundo lugar, os deputados agiram com falta de tato com relação à família real, antagonizando *sem necessidade* quem ainda dispunha de poder e autoridade. As humilhações a que foi submetido D. João VI ao chegar em solo português, sem

dúvida, não foram de molde a predispor o Príncipe Regente a regressar à Metrópole como determinado. Em seguida, a Divisão Auxiliadora chegada ao Brasil em 1817, tendo arrogado a si o papel de fiscal da Constituição, de representante das Cortes e de Tutor do Príncipe Regente, criou uma perene fonte de atrito com o último representante da família real do Brasil. Educado dentro dos princípios absolutistas de sua época e dotado de espírito impulsivo, D. Pedro não se acomodou ante os repetidos ataques à sua autoridade.

De todas as afrontas à autoridade de D. Pedro, a mais grave ocorrera a 5 de junho de 1821, quando a oficialidade da Divisão Auxiliadora, em estado de motim aberto, depois de efetuar demonstrações de força nas ruas do Rio de Janeiro, obrigara o Príncipe a jurar as bases da Constituição Portuguesa. Não é de estranhar, assim, que os adeptos da causa nacional tivessem logrado trazer para seu lado o Príncipe humilhado que vivia no Brasil desde a idade de 9 anos.

As sucessivas crises político-militares ocorridas no Brasil no decorrer de 1821, oriundas todas da dualidade de poderes, culminou com a manifestação de 9 de janeiro do ano seguinte, no dia chamado na História Brasileira de dia do *Fico*. A decisão do Príncipe Regente de desobedecer frontalmente a ordem das Cortes para seu pronto regresso à Europa pode ser considerada como o início da Guerra da Independência. Nos dias que se seguiram houve a tomada definitiva de posições, e as forças navais sediadas no Rio de Janeiro colocaram-se do lado da causa da Independência. Não havia ainda surgido a Marinha Imperial Brasileira, mas os navios fundeados na Guanabara dali por diante já não mais se movimentariam na defesa dos interesses de Portugal, e sim na defesa da separação do Brasil.

Tendo D. Pedro decidido permanecer no Brasil afrontando as Cortes Portuguesas, tornou-se urgente ao seu governo montar um esquema de força capaz de enfrentar a esperada reação da tropa lusa sediada no Rio de Janeiro. Caso perdesse o controle da Capital do Brasil com sua máquina administrativa, que

cobrava impostos e pagava funcionários, tropas e fornecedores, que cunhava moeda, expedia ordens etc., o Governo da Regência não mais se faria sentir nas províncias. Três dias após o Fico, a situação militar estava mais ou menos delineada. As tropas portuguesas de Avilez haviam ocupado à força as alturas do Morro do Castelo, de onde dominavam com canhões o casario baixo do Rio. As tropas de origem brasileira haviam permanecido fiéis ao Príncipe Regente e se tinham concentrado no Campo de Santana onde uma multidão de civis armados ao acaso tinha vindo engrossar suas fileiras. Na baía, a pequena força naval sob o comando do Chefe-de-Divisão Rodrigo De Lamare manteve-se com o Príncipe Regente. Havia a possibilidade da situação evoluir em favor da causa portuguesa, já que eram esperadas de Lisboa numerosas tropas destinadas a substituir a Divisão Auxiliadora, cujo tempo de serviço estava a terminar. Com duas divisões bem armadas e disciplinadas no Rio de Janeiro, cada uma das quais superior aos fracos efetivos brasileiros disponíveis na área, o Governo do Príncipe Regente estaria à mercê das decisões da metrópole. Urgia, pois, uma decisão. Avilez, embora fiel às Cortes sempre se mostrava avesso às indisciplinas de seus subordinados e sempre temera perder o controle de seus homens, o que já havia ocorrido antes. No decurso das negociações entabuladas, o próprio Avilez solicitou transferência para Praia Grande com suas tropas, a fim de evitar possíveis choques entre as facções contrárias e acalmar a população. Com efeito, lá, num acantonamento improvisado e afastado do ambiente tumultuado da capital, ele se sentiria mais senhor de sua tropa. Ao mesmo tempo, rejeitou com altivez a intimação do Príncipe Regente de embarcar imediatamente a Divisão Auxiliadora para Portugal, achando que só poderiam fazer depois da chegada da divisão destinada a substituí-lo.

No dia 14, a Divisão Auxiliadora estava toda do outro lado da Baía de Guarabara para grande desafogo do Governo do Príncipe e da população do Rio. Abandonando as elevações de

Castelo, a Divisão Auxiliadora deixou de ser uma ameaça toda poderosa. Uma vez na Praia Grande o último soldado luso, o Governo da Regência ficou em condições de bloquear o retorno da Divisão fundeando entre Rio e Niterói, a pequena força naval sob o comando de De Lamare. Um lance decisivo fora executado, mas faltava o cheque-mate. Tudo indica que Avilez estava mais preocupado em manter em bom estado a tropa que comandava, que participar da contenda luso-brasileira. A sua preocupação máxima era com o material espalhado por vários quartéis do Rio: cavalos nos arredores, deserções e mil outros detalhes administrativos. No Rio, ele tinha por um lado, preocupação constante com os oficiais exaltados que queriam embarcar, à força, o Príncipe Regente de regresso a Portugal, e por outro via sua autoridade menos solapada por um Príncipe que maquiavelicamente, concitava seus soldados a largarem o serviço e ganharem tratos de terra no Brasil. A seus olhos, o filho do Rei, a quem ele jurara obedecer, o homem que poderia ser seu monarca em breve tempo, o homem que tinha o título de Príncipe Regente e a quem ele devia se não obediência, pelo menos respeito, agora incitava seus comandados a desertarem. É difícil imaginar situação mais difícil e delicada para um comandante. Por muito forte que fossem suas razões para buscar uma tranquilidade relativa na Praia Grande, o fato essencial é que ele abandonou uma posição de onde podia dar cheque no adversário, por outra, onde poderia levar cheque. Esse cheque não se fez esperar.

O Governo da Regência, contando com a presença de José Bonifácio, vindo com a deputação de São Paulo, compreendia que se aproximava a hora decisiva do confronto. Tratou, pois, de armar um dispositivo militar capaz de obter o controle definitivo da área da Capital do Brasil. Foram solicitadas tropas de linha às províncias limítrofes e melhor armadas as milícias. Pouco a pouco foi constituído um núcleo de forças terrestres nas proximidades da Praia Grande, e piquetes de observação ocuparam posição a meia légua do acantonamento da Divisão Auxilia-

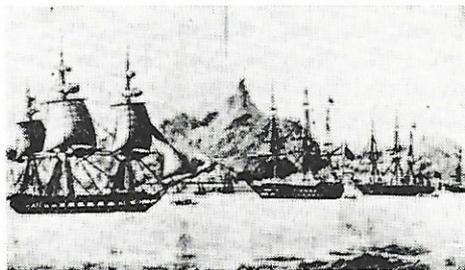
dora. Por mar, desde a Ponta da Armação, fundearam a cerca de uma milha de terra a Corveta *Liberal*, a Fragata *União*, uma barca a vapor (a única existente no País) e três lanchas canhoneiras, todas sob o comando do Chefe-de-Divisão Rodrigo De Lamare. No dia 30 de janeiro, o governo renovou sua ordem de embarque para a Divisão Auxiliadora, marcando o dia 6 de fevereiro para a partida dos navios transportes. Terminado o prazo, Avilez não embarcara sua tropa, alegando razões de várias naturezas. Seguiram-se negociações complicadas e demoradas. Por fim, o Príncipe compreendeu que não mais podia transigir. Depois de ter inspecionado as tropas de terra, embarcou na Fragata *União*, determinou o desembarque na Praia Grande de mais de 400 soldados e na manhã do dia 9 de fevereiro de 1822 enviou um ultimato a Avilez para embarcar até o dia seguinte, sem o que começaria as hostilidades.

Avilez, provavelmente não querendo ter a responsabilidade de deflagrar uma guerra civil, quando estava tão próximo do fim de sua missão, acabou cedendo. Nos dias 10 e 11, a tropa embarcou, e a 15, de manhã, os transportes fizeram-se à vela, escoltados pela *Liberal* e pela *Maria da Glória* que receberam a tarefa de acompanhá-los até a altura do Cabo Santo Agostinho. Sob outros aspectos essa foi a primeira comissão atribuída a navios de guerra brasileiros, embora eles continuassem arrazando o pavilhão português.

Na altura da Bahia, dois dos sete navios que transportavam a Divisão Auxiliadora, separaram-se dos demais, rumando para Salvador. A *Liberal* recebeu ordem do Capitão-de-Mar-e-Guerra Diogo Jorge de Brito, comandante da escolta, de fazê-los voltar ao trem do comboio. Mas, fosse por relutância do comandante da corveta em agir com violência contra compatriotas seus ou por avaria no poleame da verga do traquete, conforme explicação posteriormente apresentada, o fato é que os dois navios chegaram a Salvador, reforçando sua guarnição com um batalhão de caçadores bem equipados.

O restante do comboio continuou sua singradura na direção da Europa, e bem cedo a *Liberal* os alcançou, dando as razões do não cumprimento da ordem. A 25 de março, surgiu novo problema. Três dos transportes comunicaram estar impossibilitados de prosseguir viagem, por se ter deteriorado parte dos mantimentos. Temendo outra artimanha para largar mais tropas no Brasil, o Comandante Diogo de Brito escalou oficiais de sua confiança para proceder a uma inspeção nos paióis de todos os navios transportes. Constatada a procedência da alegação, forneceu 20 dias de bolacha a dois navios transportes e mandou outros dois arribarem em Pernambuco sob a escolta da Corveta *Maria da Glória*. Os dois navios aprovizionaram-se no Recife sem outros percalços e fizeram-se à vela novamente para a Europa. Na altura da Paraíba, a *Maria da Glória* os deixou desejando *Boa Viagem* e regressou para o Rio de Janeiro. A famosa Divisão Auxiliadora que por tanto tempo tinha influído nos acontecimentos brasileiros, afastou-se para sempre.

Era uma vitória de grandes consequências, mas o Rio de Janeiro sofria ainda o perigo de voltar ao domínio de tropas obedientes ao governo da metrópole. Em rumo oposto ao comboio que conduzia a Divisão Auxilia-



Fragata *Real Carolina* e os transportes *Ánimo Grande* e *Bonfim* preparando-se para sair à barra do Rio de Janeiro a fim de juntar-se à Esquadra que bloqueava a Bahia.

Aquarela de Cammilieri. Coleção Embaixador Souza Leão.

dora, navegava uma força portuguesa composta da Nau *D. João VI*, da Fragata *Real Carolina*, duas charruas e dois transportes onde se achavam em-

barcados 1 250 soldados da divisão que vinha substituir a tropa de Avilez. Essa força naval estava sob o Comando do Chefe-de-Divisão Francisco Maximiano de Sousa, e seu primeiro contacto com o Brasil ocorreu em Pernambuco onde a Junta Governativa com bastante tato fez saber que, estando tudo em calma na Província, dispensava os bons serviços dos soldados lusos. Na altura de Abrolhos, os dois comboios avistaram-se: o que subia com a Divisão Auxiliadora e o que descia com a tropa para rendê-la. Não é provável que Avilez tenha conseguido colocar o Chefe-de-Divisão Maximiano de Sousa perfeitamente a par da situação no Rio de Janeiro, tanto mais que o Comandante Diogo de Brito não fez nenhum esforço para manter contacto prolongado entre as duas forças.

A 9 de março, os navios portugueses chegaram à entrada da Barra do Rio de Janeiro. Toda a atmosfera de opressão do mês anterior voltou a reinar na Capital do País. Mais uma vez os habitantes da cidade viam as três ordens de bateria da poderosa Nau *D. João VI*, o navio que havia conduzido de regresso à Europa o Rei do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve. Agora pairavam dúvidas se aqueles canhões salvariam terra ou se abririam fogo para forçar a passagem das tropas que vinham nos transportes. Obedecendo aos sinais da Fortaleza de Santa Cruz, os navios cruzaram a barra e largaram ferros na altura da Ilha de Boa Viagem, com exceção da Nau *D. João VI* que fundeou junto a Villegagnon e próximo à Fragata *União*.

Nas conversações que se seguiram, mais uma vez a autoridade do Príncipe Regente se fez sentir. Sem saber ao certo o que se passava no Brasil, com quase dois meses de permanência no mar, sem instruções precisas, era natural que os chefes militares portugueses, educados dentro de princípios monárquicos, fossem levados a aceitar as determinações do filho do Rei a quem haviam jurado fidelidade. Além do mais, a alternativa de apelo à violência se afigurava pouco exequível, pois equivaleria a engajar os navios com as fortalezas num duelo de artilharia e

forçar um desembarque na cidade. As tropas brasileiras no Rio tinham sido reforçadas com milícias vindas das Províncias vizinhas desde a saída de Avilez. Tentar tomar uma cidade de cerca de cem mil habitantes, defendida por uns 5 mil homens entre soldados regulares, praças de milícias e civis armados, valendo-se de 1 250 soldados, seria empresa das mais temerárias. Pouco mais de um século antes, 600 soldados franceses não tinham conseguido vencer de surpresa a defesa improvisada da cidade, quando tinha ela a quinta parte da população. Um assalto anfíbio, seguido de combate nas ruas tortuosas do Rio, exigiria efetivos bem superiores aos trazidos nos navios. Os oficiais do Exército vindos na força bem o avaliavam. Submeteram-se, pois, os recém-chegados a cumprir as ordens do Governo do Rio de Janeiro. Bem outro talvez tivesse sido o quadro se a Divisão Auxiliadora com seus cinco anos de participação na vida pública do Brasil ainda estivesse presente. O desencontro provocado serviu bem à causa do Brasil. Os recém-chegados não tiveram quem lhes alertasse acerca dos acontecimentos em andamento, a não ser opiniões brasileiras. Estas fizeram sentir ao comandante português que a decisão do Príncipe em impedir o desembarque de tropa portuguesa era motivada pelos excessos de seus antecessores no Rio onde reinava ainda grande excitação popular contra uniformes lusitanos. Acreditando ou não nas razões apresentadas, o Chefe-de-Divisão Maximiano de Sousa não insistiu em levar seus soldados para terra. A ação do Governo do Príncipe não ficou porém aí. Repetindo o que já antes fora efetuado com a Divisão Auxiliadora, procurou o Governo do Príncipe Regente aliciar para a causa nacional os serviços do maior número possível dos recém-chegados. Foi, assim, lido às guarnições um decreto que reduzia de cinco para três anos o serviço dos soldados que não quisessem voltar a Portugal. Imediatamente oitocentos e noventa e quatro soldados se prontificaram a servir no Brasil. Paralelamente foi ordenado que uma das fragatas vindas com a força ficasse no Rio de Janeiro. Em

consequência, passou, também, para o domínio brasileiro a Fragata *Real Carolina* que tantos serviços prestaria mais tarde.

Duas semanas após, tendo sido pago à tropa soldo e comedorias pelo Governo do Príncipe Regente, os navios da expedição fizeram-se à vela de regresso a Portugal. Lá, seu comandante se veria submetido a processo por não cumprimento de ordens. A expedição tinha tão somente proporcionado ao Brasil novos meios bélicos.

Removida a ameaça mais premente, representada pela sucessiva presença no Rio das forças de Avilez e do Chefe-de-Divisão Maximiano de Sousa, o Governo da Regência passou a considerar o problema mais amplo de união das províncias brasileiras em torno de um só governo central. O sistema representativo surgido com a Revolução Constitucionalista de Portugal tinha atizado sobremaneira as pretensões políticas e administrativas em cada uma das províncias. Cada junta eleita ou aclamada passou a acreditar que todos os negócios públicos se resolveriam no âmbito provincial e que a elas caberia a aplicação de todas as rendas.

O regionalismo surgido nos tempos coloniais por força dos fatores geográficos e econômicos e por força do sistema administrativo adotado pela metrópole, havia ganho novo alento com a adoção das primeiras franquias democráticas. Havia, assim, em todo o País, condições favoráveis para o sucesso da estratégia adotada pelas Cortes Portuguesas de dividir para controlar.

Visando manter unido o País, logo após a saída das tropas de Avilez, havia o Governo da Regência enviado a Corveta *Maria da Glória* até o Pará com escala pela Bahia, Pernambuco e Maranhão, levando às Juntas Governativas cópias do decreto de convocação de procuradores. Mediante um Conselho de Procuradores, procuraria a Regência instituir um Conselho de Estado no qual todas as províncias se fizessem representar. As Juntas das províncias mostraram-se, porém, recalcitrantes à idéia de um conselho sediado no Rio

de Janeiro. Todas elas queriam guardar a própria autonomia.

No segundo trimestre de 1822, as perspectivas da união brasileira não eram das mais brilhantes. As Províncias do Norte e mesmo Minas Gerais ameaçavam escapar à esfera de decisão do Governo do Rio de Janeiro. Chegavam notícias inquietantes acerca de manifestações de autonomia das Juntas de Governo locais, e, na Bahia, as forças portuguesas haviam assumido o controle da Capital.

A situação mineira foi resolvida em poucas semanas através de uma hábil ação psicológica e política. Por unanimidade, o Ministério do Governo da Regência indicou a conveniência de uma visita do Príncipe às principais Cidades de Minas. A viagem ultrapassou as melhores expectativas. Séculos de obediência a testas coroadas foram mais fortes do que as incipientes aspirações democráticas. Bem cedo as veleidades de autonomia regional aplacaram-se ante manifestações de apreço à autoridade real, e Minas aderiu à causa do Brasil uno. Quanto às Províncias do Norte banhadas pelo mar, nenhum meio seria melhor para manter a autoridade do Governo Central do que a presença de soldados e navios de guerra obedientes à autoridade do Príncipe Regente. Dentro dessa concepção, foi determinado ao General Lecór, em Montevidéu, deslocar para o Rio de Janeiro um corpo de soldados recrutados em Pernambuco. A charrua chegada de Montevidéu com os soldados pernambucanos não teve muito que esperar no Rio. Regressando à Capital do Brasil de sua missão de escolta aos transportes portugueses com as tropas de Avilez, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Diogo Jorge de Brito se transferiu para a *Real Carolina*, preparada com antecedência, e se fez novamente para o Norte escoltando a charrua com os soldados de Pernambuco. Com eles seguiu um desembargador pernambucano, fiel adepto da união. A 3 de junho, Diogo de Brito desembarcou no Recife os 80 soldados de artilharia e a munição de guerra, além do desembargador. Com movimentos de força aparentemente insignificantes, o Governo Central es-

tendia às províncias sua autoridade através de habilidosas ações políticas, psicológicas e militares. A transferência de apenas 80 soldados do extremo Sul para o Nordeste revelava bem que, no Rio, ao contrário de Lisboa, Pernambuco tinha precedência sobre a Cisplatina. A secular luta de Portugal para alcançar o Rio da Prata deixava marcas profundas no sentir do Governo de Lisboa, as quais pesariam negativamente na sua estratégia de manutenção do Brasil. Temeroso de perder a Cisplatina, o Governo de Lisboa deixaria inativos em Montevideu quatro mil excelentes soldados por todo o ano seguinte. Sem dúvida, a presença de forças portuguesas na Cisplatina exigiria, em contrapartida, a imobilização de recursos navais e terrestres do Brasil no extremo Sul, recursos esses proporcionalmente inferiores aos ali conservados por Portugal.

Paralelamente às medidas de caráter militar que aos poucos iam redistribuindo os poucos recursos pelas posições estratégicas chaves, outras medidas de caráter político paulatinamente aumentavam o fosso da separação luso-brasileira. Veio assim o decreto de 4 de maio de 1822, pelo qual as decisões das Cortes reunidas em Lisboa necessitariam de *Cumpra-se* do Príncipe Regente para ter validade no Brasil. Para obter o controle da importante Província da Bahia, então a de maior população no Brasil após Minas Gerais, o Governo da Regência resolveu tentar obter a neutralização do poder militar português naquela região.

A 15 de junho, D. Pedro expediu uma Carta Régia ao Brigadeiro Madeira, determinando o seu pronto regresso a Portugal com toda a tropa sob seu comando, assumindo ele, o Príncipe Regente, toda a responsabilidade pela providência. Foi, porém, a vez de Madeira desobedecer, terminando o que poderia ser chamada a fase de guerra fria entre o Brasil e Portugal. Na Bahia, para todos os efeitos a guerra já começara desde fevereiro. O sangue havia corrido não só nas ruas de Salvador, como nos campos do Recôncavo. Ali, a causa da Independência não tivera o sucesso conseguido no Sul. Pra-

ticamente expulsos da Capital da Província desde o tiroteio de fevereiro em Salvador, os independentes se tinham reagrupado nas cidades limítrofes sem serem apossados pelas tropas de Madeira. Ou por menosprezar a reação dos patriotas baianos ou por simples inércia, Madeira deixou-os agir sem interferência séria em toda a área do Recôncavo, contendo um sério erro.

No Rio de Janeiro, o Governo do Príncipe Regente, vendo que os portugueses não evacuariam a Bahia sem um esforço militar, resolveu em fins de julho contrair um empréstimo de 400 contos para atender às operações de guerra previstas para o Norte.

Enquanto isso, a reação baiana, a princípio desorganizada e dividida, consolidou-se com o pronunciamento das Vilas Confederadas de Cachoeira, São Francisco e Santo Amaro. Constituída uma Junta Governativa com sede em Cachoeira, a rebelião tomou incremento, alastrando-se pela Província. De Cachoeira, seguiram deputações para o Rio dando conta da situação e pedindo apoio. Se os portugueses, confinados à península que contém Salvador e arredores, não se aventuravam a atacar os revolucionários nas vilas vizinhas, pois, para isso, teriam que efetuar deslocamentos em terreno favorável a emboscadas, em contrapartida faltavam elementos aos independentes para atacarem os redutos contrários defendidos por veteranos da Campanha da Península. Dispondo além do mais de uma Força Naval sediada em Salvador, os portugueses tinham possibilidades de receber reforços de outras províncias ou de deslocar em sentido inverso os recursos ali concentrados. A ausência de poder contrário atuante no oceano permitia franca comunicação com Lisboa, de onde chegaram reforços importantes nos meses seguintes.

Depois dos acontecimentos no Rio de Janeiro, em fevereiro e março, e dos sucessos na Bahia, Lisboa já não mais tinha ilusões. O Brasil só permaneceria unido a Portugal pela força das armas. A 22 de maio, as Cortes resolveram que o Poder Executivo enviasse ao Ultramar as forças julgadas neces-

sárias à garantia do domínio da metrópole. Como um esforço direto contra o Rio de Janeiro era de difícil execução, foi decidido o envio de reforços para a Bahia, onde o Brigadeiro Madeira se mantinha firmemente estabelecido. Mas, se a luta na Bahia se acendera mais por uma disputa regional do que pela vontade de aderir ao Governo do Príncipe Regente, o pedido de ajuda ao Rio propiciava agora a oportunidade de transformar o conflito de provincial em nacional. Foi reconhecido prontamente pelo Governo de D. Pedro que, sem a sua ativa participação na luta já iniciada, haveria o perigo de que, com o tempo e as agruras sofridas, os membros da Junta de Cachoeira se sentissem desobrigados de quaisquer ligações com uma autoridade longínqua, nominal, incapaz de ações eficazes na emergência enfrentada. Resultou desse exame a decisão de preparar com a maior urgência uma expedição de socorro aos patriotas do Recôncavo. Com esse fito, o Governo da Regência reuniu as escassas forças terrestres disponíveis no Rio de Janeiro e admitiu a seu serviço o Brigadeiro Pedro Labatut a quem foi confiado o comando não só das tropas a serem enviadas do Rio, como também daquelas já levantadas na Bahia e das que se pudessem reunir nas Alagoas e Pernambuco. Ao mesmo tempo, foi aprestada uma pequena Força Naval, colocada sob o Comando do Chefe-de-Divisão Rodrigues Antônio De Lamare.

No dia 14 de julho de 1822, a Força Naval suspendeu do Rio. Consistia ela da Fragata *União*, capitânia com 40 canhões, as Corvetas *Maria da Glória*, com 30 canhões, a *Liberal*, com 28 canhões, e do Brigue *Reino Unido* com 22 canhões. A bordo desses navios iam embarcados o General Labatut, 38 oficiais e 260 praças. Além do mais, os navios transportavam munição, 6 canhões de campanha, 5 000 fuzis, 500 clavinas e grande quantidade de armas brancas para entrega às tropas levantadas no Norte. Tais eram os fracos recursos em homens e material julgados disponíveis e encontrados nos quartéis e depósitos do Rio. O número de soldados enviados

era irrisório, mas eles pertenciam a tropas de linha e estavam enquadrados por oficiais de profissão. Serviriam assim de núcleo em torno do qual os recrutas do Norte poderiam ser agrupados. A artilharia era insuficiente, mas o armamento portátil daria para armar numerosos patriotas que dispunham apenas de armas de fortuna. Mais importantes, porém, seriam o apoio moral prestado e o envio de um chefe com experiência. De acordo com a diretiva expedida pelo Almirante Manoel Fariña, Secretário de Estado para os Negócios da Marinha, Rodrigo De Lamare, ao chegar em águas baianas, deveria procurar comunicar-se com Itapoã ou com a Torre, para se inteirar da situação em terra e, em seguida, desembarcar com segurança a tropa, o armamento e a munição. Isso feito, a Divisão deveria cruzar a vista da Barra de Salvador, permitindo a saída de embarcações, mas interceptando as que para lá se destinassem. Ainda de acordo com as instruções recebidas no Rio, navios de guerra procedentes de Lisboa com destino à Bahia deveriam ser engajados em combate até o último extremo, caso não atendessem à intimação. No caso de encontrar forças superiores, toda diligência deveria ser feita para evitar o combate, não significando isso que qualquer ocasião oportuna para causar dano ao inimigo não devesse ser aproveitada. O bloqueio de Salvador deveria cessar caso a tropa portuguesa ali estacionada evacuasse a cidade, partindo para a Europa. Com efeito, uma Carta Régia fora enviada a Madeira, determinando o regresso de suas tropas a Portugal. Tal carta não produziu efeitos.

Na tarde do dia 4 de agosto, estando os navios da Divisão de De Lamare ao Largo da Ponta de Santo Antônio, foi avistada uma Força Naval Portuguesa saída dias antes da Bahia. A força lusa era constituída por três corvetas, uma escuna e dois brigues, estava sob o comando do Capitão-de-Fragata Joaquim Antônio Bruno de Moraes e tinha por missão impedir o desembarque dos reforços trazidos pelos navios da Divisão De Lamare, fato já sabido por Madeira, e ao mesmo tempo, prote-

ger a chegada de um comboio procedente de Portugal com 800 soldados para Salvador. Ao amanhecer do dia 5, os navios da Esquadra do Rio de Janeiro, navegando em coluna com vento largo, avistaram, à pequena distância, um brigue português com a bandeira branca no topo, procurando chegar à distância de fala. Todos os navios, os saídos do Rio e os da Bahia, arvoraram o pavilhão português. O Chefe-de-Divisão De Lamare resolveu não entrar em contacto com o brigue português. Aproveitando a chegada de aguaceiros pesados, que reduziram a visibilidade, ele afastou seus navios do brigue, procurou ganhar barlavento e se preparou para o combate. Na verdade, De Lamare tinha mais o que esconder do que procurar saber com o brigue. Durante 3 dias as duas forças navegaram uma à vista da outra, sem forçarem um contacto maior. Percebendo que a força portuguesa cobria justamente o trecho do litoral em que pretendia efetuar o desembarque da força que transportava e avaliando que havia do lado adversário cerca de 125 canhões opondo-se aos seus 120, De Lamare decidiu não forçar uma ação e rumou para o Sul. A força portuguesa não o acompanhou e em breve foi perdido de vista. Decorridas poucas horas, a Fragata *União* interceptou um brigue português procedente de Lisboa e que demandava ao Sul do Brasil. Pelo brigue, De Lamare soube da partida de Lisboa dos 800 soldados com destino à Bahia e ficou assim diante de várias opções contraditórias, nenhuma das quais por si só, capaz de dar cumprimento integral à missão ampla que tinha recebido. Desembarcar as tropas no trecho do litoral determinado pela diretiva implicaria num provável encontro com força superior. Interceptar ao largo os navios procedentes de Lisboa poderia conduzir também a um combate com a força que cruzava junto ao litoral, possivelmente reforçada pela escolta do comboio. Desembarcar Labatut e seus soldados noutra trecho da costa menos ameaçado pela divisão naval contrária, equivaleria a deixar de bloquear Salvador por muito tempo. No dia 8, pela manhã, De Lamare convocou, no capi-

tânia, um conselho de comandantes ao qual o General Labatut também compareceu. Por pluralidade de votos foi decidido, então, demandar quanto antes a região de Maceió a fim de ali efetuar com segurança o desembarque da tropa. O conselho se tinha fixado num dos objetivos dos vários constantes da Diretiva.

Já então no dia 6, passando fora do alcance visível da Divisão de De Lamare, seis navios portugueses conduzindo o reforço de 800 homens havia chegado a Salvador sob a escolta da Corveta *Calipso*. A força do Capitão-de-Fragata Bruno de Moraes, tendo cumprido a primeira parte de sua missão, navegou até a altura do Rio Real, mas não mais conseguiu restabelecer o contacto com a Divisão De Lamare. Esta, a partir do dia 8 rumara para o Nordeste em demanda as águas alagoanas. Ventos contrários e calmarias fizeram com que o percurso fosse vencido em dez dias. No dia 21 de agosto, por fim, tropa e armamento foram desembarcados na praia de Jaraguá, ao lado da Cidade de Maceió. Labatut e seus comandados teriam uma longa e exaustiva marcha por caminhos precários até atingirem as cercanias de Salvador, mas chegariam a tempo de participar do combate de Pirajá, em novembro. A 27 de agosto, De Lamare suspendeu de Jaraguá e seguiu para Pernambuco a fim de se prover de aguada, mantimentos e procurar ferros e amarras que substituíssem os perdidos pela Corveta *Liberal* e o Brigue *Reino Unido*. No Recife, o Chefe-de-Divisão tinha esperança também de encontrar meios flutuantes que lhe aumentassem a força, permitindo bloquear oportunamente a Bahia. Chegado a 29 em frente à capital pernambucana, De Lamare colocou a Junta Provisória a par dos acontecimentos, solicitou-lhe mantimentos e sobressalentes e requereu a utilização de quatro navios mercantes, a fim de armá-los em guerra. Não eram poucos os reparos que os navios da Divisão necessitavam. As insuficiências do Arsenal do Rio de Janeiro faziam-se sentir com apenas alguns dias de mar. A *Maria da Glória* estava já metendo dentro 80 polegadas d'água em 24 horas

e no Brigue *Reino Unido* havia o constante perigo dos olhais saltarem do madeirame podre ao se fazer neles alguma manobra de cabos. Com os escassos recursos disponíveis, Recife proporcionou tudo que pôde à Divisão, exceto os quatro navios mercantes. Em meio às penosas fainas de recuperação dos navios, chegou a notícia de que mais tropas lusas estavam a caminho do Brasil sob a escolta da Nau *D. João VI*, de 77 canhões, a mais poderosa Unidade da Marinha Portuguesa. Paralelamente, havia crescentes inícios de insubordinação e indisciplina no meio da guarnição, principalmente a bordo da capitânia, onde um grande número de praças havia sido transferido da *Real Carolina*. Esses marinheiros estavam no Brasil havia somente 6 meses, não tendo passado por conseguinte pelo longo processo de abasileiramento sofrido pelos que haviam chegado quatorze anos antes com a Família Real. Teoricamente, eles, sendo portugueses, não estavam combatendo Portugal, mas, tão somente, participando de uma ação política dentro da mesma nação, tanto assim que os navios saídos do Rio continuavam a arvorar o pavilhão lusitano. No fundo, porém, todos sentiam que o fosso entre a Metrópole e o Brasil crescia cada vez mais e que apenas a prudência dos comandantes evitara a ordem de abrir fogo sobre navios que arvorassem o pavilhão lusitano. Para os poucos brasileiros de nascimento que serviam nos navios, não havia nenhum problema de consciência, mas já bem outra era a situação dos portugueses, tendo que escolher naquela guerra decisiva a quem dedicar sua fidelidade, se à velha mãe-pátria na longínqua Europa, ou se à nova pátria que os recebera. A rigor, a partir do momento em que fosse oficialmente declarada a intenção de separar o Brasil de Portugal, qualquer oficial ou marinheiro português, servindo à causa da Independência, poderia ser considerado traidor pelos Tribunais de Lisboa. Quando num organismo militar existe o perigo do subalterno contestar o superior, alegando que este está fora da legalidade, a disciplina está em sério perigo. Esta era a situação vigente a bordo dos na-

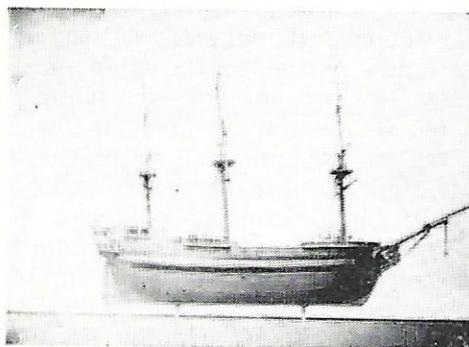
vios da Divisão De Lamare. Por todo o decurso da expedição, boatos de conspiração sucederam-se obrigando a uma vigilância contínua e provocando a abertura de inquéritos. Tal estado de coisas e mais a notícia da próxima chegada de novos reforços portugueses à Bahia levaram o Chefe-de-Divisão De Lamare a convocar um conselho de comandantes para decidir se tentariam bloquear Salvador ou se deveriam demandar ao Rio de Janeiro sem mais demora. As sucessivas reuniões do conselho de comandantes, três durante a expedição, mostram bem a falta de segurança sentida por De Lamare. A 7 de setembro de 1822, por dezessete votos contra quatro, o conselho opinou pelo pronto regresso ao Rio de Janeiro, reconhecendo que faleciam meios para enfrentar a força portuguesa que descia para o Atlântico Sul. Os reparos e o lento reabastecimento retardaram a saída. Somente a 16 de setembro a Divisão largou de Recife e tomou o rumo Sul. No dia seguinte, à noite, irrompeu um motim a bordo da Fragata *União*. Aos gritos de *Viva D. João VI*, alguns marinheiros e soldados apoderaram-se de fuzis e pretenderam dominar o navio. Agindo com presteza, os oficiais lograram desarmar os amotinados sem derramamento de sangue, prendendo 5 praças da artilharia e 6 marinheiros. Os amotinados foram a seguir divididos pelos outros navios, mas o ambiente permaneceu inseguro pelo resto do cruzeiro, exceto a bordo da Corveta *Maria da Glória*. No capitânia, o navio de sentimento luso mais acentuado, o comandante se viu forçado a fortificar o parapeito do tombadilho com quatro pedreiras de meia libra e quatro bacarmates nas gáveas. Além disso, manteve de prontidão uma faxina de 20 marinheiros armados de fuzis, marinheiros esses, brasileiros ou portugueses de comprovada fidelidade à causa do Príncipe Regente. Os oficiais permaneceram o tempo todo armados e se alojaram tão somente no camarim do tombadilho. Em tais condições, os navios cruzaram a Barra do Rio de Janeiro 22 dias após o Grito do Ipiranga. A comissão durara 107 dias, última do período de transi-

ção da Marinha Portuguesa para a Marinha Brasileira. Uma semana após a chegada da Divisão ao Rio, o Governo mandou proceder a *conselho de guerra capital* tendo em vista as insubordinações ocorridas no decurso da comissão. Foram pronunciados 10 soldados e 9 marinheiros, todos portugueses, dos quais 5 foram condenados à pena capital. Em fevereiro de 1823, porém, D. Pedro I teve o bom senso e magnanimidade de comutar-lhes a pena. Por seu turno, o Chefe-de-Divisão De Lamare pediu Conselho de Guerra. O Conselho Supremo Militar concluiu não haver matéria para se formar culpa ao Chefe-de-Divisão Rodrigo Antônio De Lamare, que foi julgado digno de louvor por seu desempenho. Toda a importância dessa estranha comissão que se desenvolveu justamente quando o Brasil rompia os laços finais com Portugal repousa na difícil avaliação da influência exercida nos acontecimentos posteriores pelos soldados e armamentos desembarcados dos pequenos navios na praia de Jaraguá. Teriam o General Labatut e os 5 000 fuzis alterado o curso dos acontecimentos na Bahia? Talvez jamais alguém venha a saber com certeza.

Com a Proclamação da Independência a 7 de setembro, novas e urgentes medidas eram necessárias para transformar definitivamente o núcleo naval que vinha apoiando D. Pedro numa Marinha Nacional constituída. Tão mais urgentes eram essas medidas porque ficara patenteada a disposição de Portugal de apoiar até as últimas consequências os pontos em que ainda exercia domínio no território brasileiro. A guerra agora era inevitável, e não mais podia ser apresentada aos olhos dos portugueses que haviam apoiado a causa brasileira como um conflito interno entre o Poder Executivo com jurisdição no Brasil e o Poder Legislativo com jurisdição sobre o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve.

O material flutuante disponível ao novo Império era bem escasso. Estavam surtos no Porto do Rio de Janeiro em setembro de 1822 as Naus *Martim de Freitas* (74 canhões), *Vasco da Gama* (74 canhões) e *Príncipe Real* (84 ca-

nhões), todas remanescentes da esquadra que viera com D. João VI para o Brasil 14 anos antes. Desses navios de linha, foi julgado susceptível de recuperação apenas um, a Nau *Martim de Freitas*, que foi rebatizada *Pedro I*.



Nau *Pedro I* (ex-*Martim de Freitas*)
Capitânia da Esquadra Brasileira (74 peças) após a Independência, nele atopejou seu pavilhão o Primeiro-Almirante Thomas Cochrane a 21 de março, velejando para o bloqueio da Bahia em 1º de abril de 1823. Após vitoriosa campanha em águas do Nordeste e Norte do País, retornou ao Rio de Janeiro. Ainda com o pavilhão de Cochrane participou da repressão à Confederação do Equador. Em ambas as ocasiões, seu Capitão-de-Bandeira foi o CMG Thomas Sackville Crosbie. Coleção do Museu Naval do SDGM.

A Nau *Príncipe Real* foi mantida no serviço para ser empregada na defesa do Porto do Rio de Janeiro como bateria flutuante, e a *Vasco da Gama* foi inteiramente desguarnecida de armamento, sendo destinada a servir como presinganga. A Fragata *Sucesso*, também vinda de Portugal com D. João VI, foi rebatizada *Niterói* e reparada gratuitamente sob os auspícios de 3 patriotas (José Domingos Moncorvo, João Goulart e Lourenço Antônio do Rego), fornecendo o arsenal tão somente o velame. Das fragatas, corvetas e brigues fundeados junto ao Arsenal da Corte, em número de seis, algumas já tinham participado da Expedição De Lamare, durante a qual tinham posto a nu suas falhas materiais. De uma maneira geral, eram navios de construção mais recente que as naus e foram todas consideradas aptas para o serviço. Procedeu-se ao mesmo tempo a mudança

de alguns dos nomes dos navios. A Fragata *União* ex-capitânia do Chefe-de-Divisão De Lamare, bom produto do Arsenal da Bahia, teve o nome mudado para *Piranga*. A Fragata *Real Carolina*, retirada em março de 1822 da força que comboiava as tropas portuguesas destinadas ao Rio de Janeiro, seria depois denominada *Paraguaçu*, mas ainda participou da campanha do Almirante Cochrane com seu nome primitivo. O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro foi posto a trabalhar em regime de urgência, na recuperação dos navios, dando especial ênfase à *Nau D. Pedro I*, a unidade mais poderosa. Esses trabalhos de reparo e preparo consumiram alguns meses, pois havia dificuldades em se arranjar na praça do Rio de Janeiro os vários equipamentos. Além do mais, o número de operários qualificados era limitado. Era evidente, porém, que o material flutuante disponível era insuficiente a uma campanha que poderia, ser pertinaz e longa. Sendo escassos os recursos financeiros do Império recém-instituído, o Ministro da Fazenda, Martim Francisco Ribeiro de Andrada, resolveu instituir uma subscrição popular para comprar, equipar e montar navios de guerra. Consistia ela numa contribuição de oitocentos réis pagos mensalmente. Através dos precários meios de divulgação existentes, foi feito um apelo ao patriotismo do povo, para subscrever o número de ações da contribuição que as respectivas posses permitissem. No púlpito e nas câmaras do comércio muitas vezes se ergueram pregando a necessidade da contribuição naquele momento decisivo para a nacionalidade. Considerando a pobreza da população do País, o vulto da contribuição não foi pequeno. Os comerciantes da Praça do Rio de Janeiro cotizaram mais de 100 contos de réis, e os de Porto Alegre mais de 7. O Imperador assinou 250 ações, e a Imperatriz 100, pagando adiantadamente as quotas referentes aos três anos da subscrição. Outros patriotas, não tendo dinheiro, ofereceram bens em espécie de utilidade para a Marinha. Dessa forma, o Vigário da Freguesia do Espírito Santo, em Jaguarí, Província do Rio Grande do Sul,

falando em nome de seus paroquianos, ofereceu 50 bois por ano à Marinha Imperial, donativo feito e recebido no decurso de três anos, e a Vila de Guaratinguetá, Província de São Paulo, ofereceu 50 alqueires de feijão por safra. Era o generoso esforço de homens simples que muitas vezes nunca tinham visto o mar, mas que sentiam o destino da Pátria depender do que ali ocorresse.

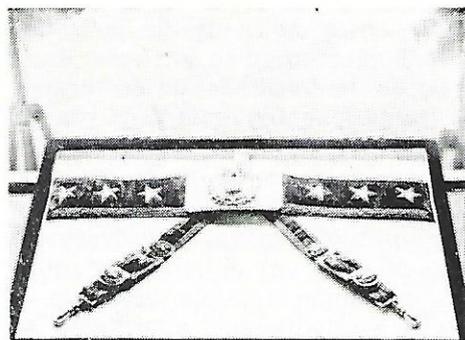
A par do problema de compra, construção e equipamento de material flutuante, havia um outro problema talvez ainda mais sério: o do pessoal. Faltavam marinheiros e oficiais para guarnecer com eficiência mesmo os poucos navios já disponíveis. Em particular, a falta de oficiais era a mais sentida. Homens para guarnecerem as enxarcias e os canhões nas cobertas ainda seria possível procurar nas praias e nos portos do Brasil, mas oficiais com cabedal e experiência capazes de navegar, manobrar e comandar navios de guerra, estes eram bem poucos nos limites do País. Urgia, pois, em primeiro lugar aproveitar ao máximo a oficialidade de origem portuguesa que desejasse aderir definitivamente ao Novo Império, mesmo ao preço de ter que combater contra a mãe-pátria europeia. Cabia, depois, apressar a formação de Oficiais na Academia da Marinha, funcionando no Mosteiro de São Bento desde 1808. A Academia de Marinha tinha recebido no começo de 1822 ordem de regresso a Lisboa com a Biblioteca e respectivo Arquivo, não sendo obrigados a ir para a Europa, porém, os aspirantes que não o desejassem. Tal ordem tinha sido expedida a 2 de janeiro pelo Ministro da Marinha em Portugal diretamente à Direção da Academia, a qual deveria dar conhecimento da decisão ao Secretário de Negócios da Marinha do Governo do Príncipe Regente. Dada a morosidade das comunicações, e na efervescência do momento, não fora difícil ao Governo do Rio de Janeiro protelar indefinidamente o cumprimento da decisão das Cortes de Lisboa. Dessa maneira, em setembro a Academia ainda funcionava solidamente instalada na Colina de São Bento, sendo atendida por Guar-

das-Marinha e Aspirantes, muitos dos quais já brasileiros de nascimento.

Era evidente, porém, que, pela simples comparação das lotações dos navios que se aprontavam ou que se pretendia adquirir com as perspectivas da adesão de oficiais portugueses e a capacidade de Academia, havia um déficit grande a cobrir, principalmente nos postos mais altos. Cogitou-se, por conseguinte, de contratar oficiais estrangeiros com experiência da guerra do mar. Era a busca do *know-how* como se diria hoje, busca essa perfeitamente legítima dentro dos erros da época.

Desde antes da Independência, Caldeira Brant (futuro Marquês de Barbacena), então o Encarregado de Negócios do Brasil na Inglaterra, sugerira em carta a José Bonifácio a idéia de contratar os serviços de Lord Cochrane. Ainda nessa carta, Caldeira Brant apontava a falha no caráter de Cochrane, a qual seria fonte de tantas controvérsias no futuro. Dizia o Encarregado de Negócios: "Oíço que é muito amigo de dinheiro, que está em discórdia com San Martin e tudo isso não concorrerá para aceitar o partido?" O famoso marinheiro inglês permanecia no Chile depois dos valiosos serviços prestados à causa da independência daquele país e estava com a intenção de continuar sua trajetória de aventuras nas águas da Grécia. Menos de uma semana após a Proclamação da Independência, ou seja poucas horas após a chegada da notícia do Grito do Ipiranga ao Rio de Janeiro, José Bonifácio deu andamento à sugestão de Caldeira Brant e encarregou, a 13 de setembro, o cônsul brasileiro em Buenos Aires de entrar em entendimento com Cochrane. Este respondeu à carta do cônsul em fins de novembro, informando que pretendia combater pela independência grega, mas que passaria pelo Rio de Janeiro, em caminho da Europa, e lá estudaria a proposta brasileira. Vê-se na resposta a cautela do bom negociador que quer valorizar seus possíveis serviços, mostrando que também está sendo solicitado noutra direção. Cochrane só chegaria ao Rio em março de 1823. Nesse ínterim, tiveram andamento outras providências impor-

tantes relativas ao preparo da Marinha Imperial. O empenho demonstrado pelo Governo Imperial na Formação e Organização da Marinha de Guerra faz honra aos homens que o compunham. Des-



Talim do uniforme de Primeiro-Almirante da Armada Nacional e Imperial.

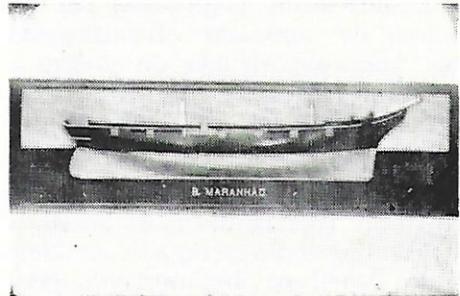
Doação da Marinha Britânica ao Museu Naval do SDGM, por ocasião da visita ao Brasil do Almirante Michael Pollok, Primeiro Lorde do Mar — Rio de Janeiro, 19/9/1972.

tacava-se entre eles José Bonifácio de Andrada e Silva. Graças à sua inteligência e cultura superior, José Bonifácio compreendia bem o papel que deveria caber à Marinha na preservação da Independência e na manutenção da unidade nacional. O respeito que sua opinião inspirava aos demais membros do governo, indicam-no como o cérebro principal da Estratégia Global que conduziu o País ao sucesso com pouco derramamento de sangue. Cabe notar que os dirigentes da época da Independência tinham sido educados sob influência européia, portuguesa ou inglesa, principalmente. Eles acreditavam profundamente no Poder Naval como pilar da nacionalidade. Eles pertenciam à geração que tinha visto o poder terrestre napoleônico ser finalmente estrangulado pelo poder marítimo da Grã-Bretanha. Nunca mais em sua história contaria o Brasil com dirigentes tão esclarecidos quanto a assuntos navais. Por trás de José Bonifácio, e o influenciando bastante, um outro vulto se distinguiu na luta em prol da criação da Marinha: foi Caldeira Brant. Ninguém talvez tenha pugnado tanto pelo

desenvolvimento da Marinha Brasileira quanto Caldeira Brant. De Londres, ele escrevia com frequência para José Bonifácio, “encarecendo a urgente necessidade de estabelecer freqüentes comunicações por mar entre as províncias, como único meio de aproximá-las e ligá-las entre si”. Insistia sempre o ilustre homem público em suas cartas, acerca da necessidade de se preparar uma Força Naval o mais cedo possível, pois dela dependeria a união do Brasil. A compra de fragatas ou de outros navios, que se pudessem armar para reforçar o núcleo naval em desenvolvimento no Rio, era objeto constante de suas preocupações. Aconselhava ele também a mistura das guarnições portuguesas com marinheiros contratados ingleses ou americanos. Seria uma forma de controlar os marinheiros lusos se esses se mostrassem refratários em se baterem contra patricios seus, o que seria humano e de se esperar. Em várias cartas, encarecia as vantagens da colaboração anglo-saxônica e antecipou o oferecimento de oficiais ingleses para servir na Marinha Imperial. Sua insistência não foi vã, e por fim foi ele autorizado a contratar os serviços de oficiais britânicos que desejassem participar da aventura pouco comum de criar uma nova Marinha no calor de uma guerra. Não tendo de imediato fundos disponíveis para remeter ao Brasil os oficiais contratados, lançou Caldeira Brant mão de sua fortuna pessoal, vendendo inclusive jóias, correndo não pouco risco pecuniário, pois, seus bens na Bahia estavam sob jurisdição portuguesa. Com 2 690 libras esterlinas que logrou reunir, Caldeira Brant fez chegar ao Brasil oficiais ingleses entre os quais James Norton e James Inglis, nomes que se ligariam para sempre a nossa Marinha de Guerra.

Dos oficiais estrangeiros que vieram servir na Marinha de Guerra do Brasil, não incluindo aí os portugueses, a maioria era inglesa. Esses pertenciam a dois grupos de origem diferente: o primeiro grupo, o menor, veio para o Brasil juntamente com Cochrane e participaria ativamente da Guerra da Independência. O segundo grupo, contra-

tado por Caldeira Brant, na Inglaterra, e admitido a serviço por decreto de agosto de 1823, era mais numeroso, sendo constituído por dois Capitães-de-Fragata, um Capitão-Tenente, sete Primeiros-Tenentes e seis Segundos-Tenentes. Esse segundo grupo não chegaria a participar a tempo da Guerra da In-



Meio-Modelo do Brigue *Maranhão* (ex-Infante *D. Miguel*, da Armada Portuguesa). Encontrava-se no Maranhão por ocasião da chegada a São Luís da Nau *Pedro I* com o Primeiro-Almirante Thomas Cochrane, sendo por este apresado. Teve o nome mudado para *Maranhão* e seu comando foi entregue ao Primeiro-Tenente Grenfell, que com ele velejou para o Pará. — Coleção do Museu Naval do SDGM.

dependência, mas teria papel destacado nas guerras externas e internas da primeira geração do Brasil Independente. No primeiro grupo, a maior figura seria, depois do próprio Cochrane, Grenfell. Do segundo grupo, James Norton seria o mais proeminente. Além desses oficiais ingleses, outros oficiais estrangeiros, isoladamente, ingressaram na Marinha do Brasil: o Conde Francês Theodore de Beaurepaire, que já servia à Marinha Portuguesa no Brasil, tendo comandado com eficiência a Corveta *Maria da Glória* na expedição De Lame; o americano David Jewet, residente no Brasil há alguns anos; e o inglês John Taylor. Com a grande maioria desses oficiais, o Brasil contraiu uma dívida de eterna gratidão, pois se alguns logo abandonariam o Serviço do Império, o maior número se ligaria para sempre ao País. Se de alguns pode-se dizer que vieram movidos principalmente pela busca de dinheiro fácil, e de outros que só cobicavam a aventura e maior número de

galões, o que era difícil de se alcançar nas Marinhas européias após as guerras napoleônicas, havia também aqueles em que se patenteava desinteressada devoção à Nação que os acolheu.

Mas os acontecimentos político-militares evoluíam rapidamente, não permitindo que o pequeno núcleo naval brasileiro permanecesse inativo para se organizar. Um mês após o Grito do Ipiranga, Pedro I lançou uma proclamação, oferecendo aos portugueses "ou a continuação de uma amizade fundada em ditames da Justiça e da generosidade, nos laços de sangue e em recíprocos interesses, ou a guerra mais violenta". Cada vez mais o fosso entre brasileiros e portugueses. Na Cisplatina, o General Carlos Frederico Lecór, Conquistador e Governador de Montevidéu, era partidário da causa da Independência, mas sua oficialidade era quase toda fiel às Cortes de Lisboa. Sem esperança de obter o apoio da tropa européia, Lecór deslocou-se para Canelones e de lá enviou ordens para o cumprimento do decreto do Governo da Regência que extinguiu o Conselho Militar e determinara a baixa de soldados desejosos de abandonar o serviço das armas. Esse decreto, datado de 14 de agosto de 1822, era mais uma das peças da estratégia do Governo da Regência. Com ele procurava a Regência enfraquecer o poder luso no Brasil, mediante o licenciamento dos soldados de linha, cansados de um serviço exaustivo longe da pátria. Medidas análogas haviam anteriormente tido sucesso, como no caso das tropas chegadas em março ao Rio de Janeiro com o Chefe-de-Divisão Maximiano de Souza. Na Cisplatina, entretanto, os oficiais portugueses repeliram energicamente as medidas de dissolução de suas forças. Reunidos em conselho, os oficiais portugueses decidiram que nenhum decreto da Regência teria efeito sem a aprovação das Cortes de Lisboa.

Não restou outra alternativa a Lecór, senão procurar concentrar as forças de origem brasileira para buscar, em ocasião oportuna, uma decisão pelas armas. Portugueses e brasileiros haviam, porém, servido juntos nas campanhas do Sul por muito tempo.

Como antigos companheiros de armas, os movimentos das tropas lusas e brasileiras processaram-se sem choques armados, cada lado procurando ocupar posição de onde pudesse dar cheque no lado contrário. Os portugueses permaneceram assim donos da Praça de Montevidéu, enquanto os brasileiros ganharam o controle do interior. Na Capital da Cisplatina, o Conselho escolheu D. Álvaro da Costa para comandar as tropas portuguesas.

O Governo Imperial procurou, como nos casos anteriores, resolver o problema mediante uma série de pressões coordenadas. Atuando ao mesmo tempo no campo psicológico e militar, o Governo propôs um pronto retorno às tropas lusas, constituídas pela *Divisão de Voluntários Reais*, com pagamento até o embarque. Ordenou a D. Álvaro que embarcasse imediatamente, como se ele ainda lhe estivesse subordinado, e negou pagamento das letras sacadas sobre o Tesouro para suprimento da guarnição de Montevidéu. Simultaneamente, foi resolvido enviar uma Força Naval a Montevidéu para comboiar os navios transportes necessários à evacuação para Portugal dos *Voluntários Reais*, caso D. Álvaro da Costa cedesse.

No dia 11 de novembro de 1822, todos os navios da Marinha que nascia deram uma salva de 101 tiros, enquanto içavam pela primeira vez o Pavilhão verde-amarelo instituído por decreto imperial dois meses antes. As fortalezas acompanharam a salva, e a população do Rio e de Niterói ocorreu à borda do mar para ter o privilégio de admirar um espetáculo que bem poucas gerações têm oportunidade de contemplar.

Quarenta e oito horas depois, as Fragatas *União*, já agora ostentando o nome de *Piranga*, e *Real Carolina* e mais a Corveta *Liberal* cruzaram a barra acompanhadas de cinco navios mercantes. Comandava a força um ex-oficial da Marinha Americana, radicado no Brasil, de nome David Jewet que fora solicitado a entrar a Serviço da Marinha Imperial e acedera. Como conhecia bem as águas cheias de baixios do estuário do Prata, fora escolhido para

comandar a força para lá destinada. Quinze dias depois, os navios estavam à vista de Maldonado, e bem cedo foi estabelecido contato com o General Lecór. Pelos enviados de Lecór, Jewet soube que D. Álvaro da Costa continuava a se fortificar em Montevidéu à frente de seus 4 000 soldados, sem a mínima intenção de se render ou se deixar evacuar para a Europa. Soube, outrossim, que o Vice-Almirante Rodrigo Lobo, Comandante da Força Naval sediada na Cisplatina, tinha aderido à causa do Brasil. A Força Naval, com base em Montevidéu, consistia da Fragata *Thetis*, de duas escunas e de várias pequenas embarcações armadas na guerra. Com esses meios, Rodrigo Lobo havia estabelecido um frouxo bloqueio de Montevidéu. Vendo que nada havia a fazer no momento nas águas do Prata e temendo ficar em região tão afastada do Rio, quando havia na Bahia uma Força Naval portuguesa superior em poder, Jewet decidiu regressar para Norte deixando para Rodrigo Lobo, fundeados em Maldonado, os cinco navios mercantes que trouxera. Isso feito, ele se fez de vela para a Capital do Império onde chegou a 12 de janeiro. Se por um lado a sua decisão de deixar as águas uruguaias foi acertada, pois seus serviços foram logo a seguir requisitados para outra missão mais importante referente à Bahia, por outro lado a pouca segurança com que ficaram os navios mercantes em Maldonado teve conseqüências nefastas. Aproveitando o isolamento em que se encontravam em Maldonado, oficiais portugueses da escuna que lá ficara com os cinco navios mercantes lograram dominar de surpresa os oficiais adeptos da causa brasileira. Isso feito, conduziram em triunfo para Montevidéu não só a escuna recapturada, como também os cinco navios mercantes, sem que os demais navios de Rodrigo Lobo intervissem.

No Rio, a Força de Jewet se reabasteceu e tendo-lhe sido incorporada a Corveta *Maria da Glória*, ele se fez de vela para Norte, transportando cerca de 900 soldados para reforçar o Exército do General Labatut. Não desejando encontros com a Força Naval portuguesa,

baseada em Salvador, e aproveitando a experiência da Expedição De Lamare, a força procurou alcançar logo Maceió, navegando afastada do litoral baiano. A 22 de fevereiro, as tropas foram desembarcadas no ponto escolhido e a 12 de março, véspera da chegada de Cochrane ao Rio, os navios largaram ferro na Baía de Guanabara.

Dentre os múltiplos problemas a resolver, havia a questão melindrosa da aderência à Causa do Brasil por parte de oficiais portugueses. Nesse sentido, o Governo Imperial, por decreto de dezembro de 1822, criou uma comissão com o objetivo de considerar todos os problemas da Marinha, ficando, porém, a dita comissão, no dizer do decreto, "principalmente incumbida de conhecer, escrupulosamente investigar, informar da conduta, aderência à Causa do Brasil e embarque dos oficiais existentes nesta corte que voluntariamente ficarem no Serviço da Armada Nacional e Imperial". A Comissão era Presidida pelo próprio Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e tinha como membros 1 Vice-Almirante, 1 Chefe-de-Divisão e 4 Capitães-de-Mar-e-Guerra, além de 1 Primeiro-Tenente Secretário. Em virtude do parecer da comissão nomeada, dias depois foi publicada uma portaria criando um Livro-Mestre no qual deveriam ser anotados todos os dados compilados dos livros e cadernos acerca dos oficiais *que ora fformam o Corpo da Armada*. Ainda por parecer da comissão, foi enviado através do Quartel General da Marinha um ofício a cada oficial, desde Segundo-Tenente até Capitão-de-Mar-e-Guerra, consultando-os se queriam ou não aderir à Causa do Império, com prazo para a resposta até o final do mês de dezembro de 1822. Nesse mesmo ofício era garantido aos que não desejavam continuar no serviço do Brasil o transporte até Portugal, com a respectiva família, à custa da Fazenda Pública, e a manutenção do soldo e da patente até o momento do embarque. O Império propunha condições humanas e honrosas aos oficiais que não queriam pegar em armas contra Portugal, mas não estendeu esse direito de opção aos marinheiros lusos, o que foi uma in-

justiça. As medidas de organização da Nova Marinha, aproveitando o que fosse possível do material, pessoal, instalações, instituições e costumes da Marinha Portuguesa, estenderam-se por muitos meses como não podia deixar de ser. Ainda estavam em andamento, em 1823, quando a Guerra da Independência ia em curso decisivo. Em abril de 1823, o Imperador reformou 5 Capitães-de-Mar-e-Guerra, 6 Capitães-de-Fragata, 6 Capitães-Tenentes e 6 Primeiros-Tenentes que não quiseram ficar a Serviço do Império ou cujas anotações no Livro-Mestre não foram do agrado da comissão julgadora. Bem cedo, a maior parte desses oficiais reformados embarcou em navio neutro para a Europa. Em conseqüência, o Império não só se viu privado de numerosos oficiais com larga experiência do serviço naval, como também deu oportunidade a que o inimigo potencial viesse a se valer do seu concurso.

Tais eram, porém, as normas da época, bem mais civilizadas, aliás, que as vigentes no século seguinte. Preferiram continuar a serviço do Brasil 4 Oficiais-Generais, 9 Capitães-de-Mar-e-Guerra, 21 Capitães-de-Fragata, 18 Capitães-Tenentes, 15 Primeiros-Tenentes e 28 Segundos-Tenentes além de Oficiais-Médicos de vários postos. Na Academia da Marinha, 8 Guardas-Marinha e 19 Aspirantes preferiram abandonar o serviço, enquanto 14 Guardas-Marinha e 19 Aspirantes se tinham prontificado a prestar o juramento de fidelidade ao Pavilhão auri-verde. Um dos Guardas-Marinha chamava-se Manoel Barroso.

Nesse mesmo mês de dezembro de 1822, o Governo Imperial expediu um alvará ao Regimento, permitindo armar corsários contra Portugal. Tal alvará especificava as condições, mediante as quais brasileiros e estrangeiros poderiam atacar propriedades públicas e privadas da nação inimiga. Estava destinado esse decreto a não produzir grandes efeitos.

Em março de 1823, Cochrane chegou ao Brasil acompanhado de vários oficiais ingleses, entre os quais Crosbie, Grenfell e Shepherd, cujos nomes se



Thomas Sackville Crosbie
Capitão-de-Mar-e-Guerra

Oficial de larga experiência, com serviços no Mediterrâneo, América do Norte, Portugal, Holanda e Índias Ocidentais, participou da efêmera ocupação de Buenos Aires pelas forças britânicas (1807). Foi Capitão-de-Bandeira de Lorde Cochrane no Chile e, ao entrar para o serviço brasileiro, ocupou idêntico posto na Nau *Pedro I*. Óleo s/tela de A. Earle, 1823. Coleção do Museu Naval do SDGM.

ligariam posteriormente a vários eventos da Marinha do Brasil. No dia seguinte ao da chegada, foi ele recebido pelo Imperador e por José Bonifácio, ficando de apresentar sua proposta para permanecer a serviço do Império. Três dias depois, acertou com o Ministro da Marinha, Luiz da Cunha Moreira, as condições de vencimento e vantagens, mediante as quais entraria a serviço do Brasil. Não foram fáceis tais arranjos, que repercutiram mal entre os brasileiros. Na verdade, os brasileiros esperavam a adesão de um idealista, tipo Lafayette, capaz de pôr sua vida e sua fortuna pessoal a serviço de uma causa nobre. O que viram e sentiram foi um frio negociador regatear cláusula por cláusula de seu contrato para servir na forma de um *condotieri* ou de um *mercenário*.



Commandante
LUIZ DA CUNHA MOREIRA
1777 — 1865

Ministro da Marinha no primeiro ministério genuinamente brasileiro, foi o principal artífice da Esquadra que, sob o comando do Primeiro-Almirante Cochrane, bloqueou a Bahia, forçando a retirada das tropas portuguesas que se opunham à Independência. Óleo s/tela de Krumholz, 1850.

Cochrane discutia os seus interesses com naturalidade e declarou que “em ajustes dessa natureza era preciso ser claro e explícito em todos os arranjos”. Por fim, foi tudo acertado ou, pelo menos, assim se pensou, e o oficial britânico aceitou servir sob o Pavilhão do Império com o título de Primeiro Almirante do Brasil, em terra e no mar, comedorias e 11:520\$000 de soldo (valor de 12 000 pesos a 960 réis) além de 5:770\$000 anualmente, quando embarcado. As 17:00 hs. do dia 21 de março de 1823, Cochrane içou sua insígnia no topo do mastro grande da Nau capitânia *Pedro I* que salvou com 21 tiros, acompanhado do restante da pequena Esquadra Brasileira. Em torno da *Pedro I*, estavam fundeados os navios que o Brasil lograra preparar com tanto sacrifício para a guerra contra Portugal. Eram eles as Fragatas *Piranga*, *Real Carolina* e *Niterói*,

as Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, os pequenos Brigues ou Brigues-Escunas armados *Guarani*, *Real* e *Leopoldina*.

A *Pedro I* era de longe a unidade mais importante da Esquadra. Disponha ela de 74 peças de artilharia e era guarnecida por mais de 600 marinheiros. Em tudo e por tudo a Nau capitânia era um navio característico de sua época, não diferindo das naus que haviam assegurado o domínio do mar para a Grã-Bretanha no século XVIII e começo do século XIX. Suas peças de artilharia estavam dispostas em três ordens superpostas de baterias. A bateria mais baixa, cujas portinholas ficavam mais próximas à linha d'água, era designada *bateria da coberta*. A bateria imediatamente acima chamava-se de *convés* e a bateria mais alta, que ficava a descoberto, era identificada como *toldo* ou *castelo*. As peças da artilharia eram de calibre 36, 24 e 18, os calibres maiores pertencendo às peças das baterias baixas. Além do calibre, as peças diferiam entre si quanto ao comprimento. *Colubrinas* eram os canhões mais longos e mais pesados destinados às baterias baixas onde o espaço para manobrá-las era amplo. *Caronadas* eram as peças curtas empregadas nos espaços apertados ou nas partes altas dos navios.

Cochrane mostrou-se satisfeito com a Nau capitânia, reconhecendo que os operários do Arsenal de Marinha haviam feito um belo trabalho de recuperação em poucos meses. A *Pedro I* era, além disso, conhecida por suas qualidades veleiras. Armada em galera (três mastros cruzando panos redondos) era ela capaz de filar mais de 10 nós com vento fresco de alheta. Seus paióis eram amplos, e neles o Primeiro Lorde encontrou estivas provisões para quatro meses, as quais ocupavam metade dos espaços. Quanto às fragatas, a mais bem armada era a *Piranga*, disposta de 50 peças de artilharia. Cochrane gostou do navio e, em particular, das 24 colubrinas na tolda. A *Real Carolina* e a *Niterói* tinham 44 e 42 peças, respectivamente. A guarnição das fragatas era em torno de 360 homens. Das corvetas, a *Maria*



Figura de Proa da Fragata *Niterói* — Coleção do Museu Naval do SDGM.

da *Glória* montava 22 peças das quais a maioria de calibre 24 e as restantes de calibre 18; a *Liberal*, já com mais de 30 anos de serviço, pois fora construída em Lisboa em 1791, dispunha de 20 caronadas de calibre 24 e 2 colubrinas de calibre 18. Ambas contavam com guarnição de mais de 200 homens. O Brigue *Guarani* e as Escunas *Real* e *Leopoldina* pouco valor teriam em combates navais, mas poderiam prestar serviços contra navios mercantes, armados ou não, e em missões de esclarecimento. Essas pequenas unidades da Marinha Imperial dispunham apenas de 14 a 16 peças de artilharia, todas na tolda, e eram guarnecidas por cerca de 150 homens. A Primeira Esquadra da Marinha de Guerra do Brasil contava, por conseguinte, com cerca de 270 canhões e com pouco mais de 2 mil homens.

Com exceção do *Guarani*, que era um antigo brigue inglês comprado pelo Governo Imperial por 13 contos, os demais navios haviam pertencido à Coroa portuguesa. A maioria deles era de construção portuguesa, constituindo exceção, além do *Guarani*, a *Real Caro-*

lina, feita em Damão em 1816, a *Piranga*, saída das Carreiras do Arsenal de Marinha da Bahia, e a *Maria da Glória* feita nos Estados Unidos.

Mais heterogêneos que os navios quanto à origem, eram os homens que os guarneciam. A Nau capitânia, por exemplo, tinha uma guarnição constituída de alguns poucos marinheiros brasileiros que haviam servido na Marinha Portuguesa depois da vinda de D. João VI para o Brasil, por marinheiros portugueses chegados ao Brasil com a transmigração da Família Real, de marinheiros lusos chegados em navios diversos durante o período do Reino Unido, de um punhado de indivíduos suspeitos, recrutados praticamente à força em lugares mal frequentados do Rio de Janeiro, de 160 marinheiros ingleses e americanos à procura de boa paga e aventura e de 130 antigos escravos libertados para servirem a uma pátria que lhes haviam imposto.

Quanto à oficialidade da Esquadra nos postos médicos, era constituída, predominantemente, por oficiais portugueses que haviam aderido à Causa do Brasil. Assim, também, era nos postos mais altos, mas ali os oficiais de outras nacionalidades, principalmente os ingleses, vieram disputar os comandos com a chegada de Cochrane. Entre a oficialidade moderna, predominavam os portugueses, mas já se contavam entre eles muitos de origem brasileira. Além do mais, pelo menos 3 oficiais franceses, 1 irlandês, 1 alemão e 1 americano serviram na Esquadra Comandada por Cochrane.

Naturalmente a heterogeneidade das origens, tanto da marinhagem como da oficialidade, não facilitou as relações mútuas. Pesa a favor de Cochrane o fato com que ele se impôs a seus oficiais. Tanto quanto se saiba, não surgiram grandes atritos no âmbito da oficialidade que possam ser atribuídos à diferença de origem. Cobertas abaixo, os problemas devem ter sido maiores, pois, a acreditar nas memórias de Cochrane, os brasileiros não queriam

relações com os marinheiros portugueses. Estes não tinham tido a faculdade de escolher se queriam servir ao Novo Império. Eram mantidos numa situação indefinida. O próprio Imperador, em alocução no convés da Nau capitânia,

não mencionaria ações bélicas contra Portugal, mas, sim, contra “as forças do parlamento português”, evidentemente para não ferir os sentimentos dos numerosos oficiais e marinheiros portugueses presentes.

